

ACTION 4-1 : RESTRUCTURER LE RÉSEAU DE TRANSPORT AUTOUR D'UN RÉSEAU ARMATURE TCSP DE 4 LIGNES FORTES

CE QUE PRÉVOIT LE PDU

Afin de mieux organiser les mobilités sur l'ensemble du territoire, Clermont Auvergne Métropole et le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise ont acté la mise en oeuvre de deux lignes structurantes en site propre à haut niveau de service à l'horizon 2026. Les lignes B et C seront ainsi requalifiées et étendues, exploitées au moyen de bus électrique à faibles émissions. Au-delà des atouts liés à la vitesse, les lignes à haut niveau de service sont attractives par leur niveau de confort et leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite avec des stations adaptées.

En complément, pour atteindre les ambitions de progression de l'usage des transports en commun, l'ensemble du réseau sera restructuré autour de l'armature constituée par le tramway et ces 2 lignes fortes. L'offre de service sera revue et renforcée, de façon à améliorer la compétitivité des temps de parcours bus, proposer plus de fréquence et des plages horaires élargies.

A plus long terme, l'opportunité d'une 4^e ligne forte (ligne D) doit être étudiée.

SUIVI DES RÉALISATIONS



	Echéance inscrite dans le PDU	Etat d'avancement / résumé des principales réalisations	
a. Mettre en service 2 lignes structurantes à haut niveau de service (B et C).	≤2025	2021 : → Fin des études préliminaires, le projet est officiellement lancé sous la dénomination « InspiRe ». → Concertation préalable réglementaire réalisée entre janvier et mars suivie d'une concertation complémentaire en juillet ; établissement du dossier de DUP (dépôt fin décembre 2021) ; préparation des marchés de maîtrise d'oeuvre.	
b. Restructurer le réseau T2C autour des 3 lignes fortes qui seront en service, et injecter des kilomètres supplémentaires sur les lignes principales	≤2025	2020 : → 1 ^{ère} version du futur réseau (dite version « silhouette » V1) produite au 3 ^{ème} trimestre. 2021 : → Réseau schématique dit « silhouette » présenté lors de la concertation préalable réglementaire du projet InspiRe entre janvier et mars, → Travail de concertation avec les communes en juin et juillet. → Version 2 du réseau restructuré livrée fin septembre et présentée dans chaque commune en fin d'année (novembre et décembre, janvier 2022 pour les dernières communes).	
c. Etudier l'opportunité et la faisabilité d'une quatrième ligne de TCSP	≥2025		



ÉVALUATION / CONSTATS

CREATION DE 2 LIGNES DE BHNS

A ce stade, le projet InspiRe prévoit la création de 2 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), soit environ 27 kilomètres de ligne et 64 stations. Ces nouvelles lignes seront accompagnées d'une requalification complète de la voirie sur la quasi-totalité de leur tracé, avec la création ou le réaménagement de voies cyclables. Un secteur fait l'objet d'un traitement particulier : le secteur Renoux Ballainvilliers. Destiné à devenir un véritable cœur de ville, il sera entièrement réaménagé dans le cadre du projet InspiRe sous l'appellation « les Allées du Cardo ».

De nouveaux parkings relais (P+R) connectés à ces nouvelles lignes fortes devraient également voir le jour pour permettre aux usagers issus de destinations plus lointaines de déposer leur véhicule à l'entrée de l'agglomération avant d'emprunter le réseau de transport en commun. Au stade des études préliminaires, 7 sites potentiels avaient été envisagés. Les études d'avant-projet se concentrent sur 5 sites répartis à des emplacements stratégiques le long des lignes (Royat, secteur Rivaly à Durtol, secteurs Ernest Cristal et centre routier du Brézet à Clermont-Ferrand, secteur Grande Halle d'Auvergne à Cournon). En complément, les parkings aujourd'hui existants aux abords des futurs terminus de Durtol et de Royat / Chamalières (et



FINANCEMENT



→ **280 M€** pour les études et travaux des lignes B et C, la requalification de l'espace public le long de ces lignes et la construction d'un nouveau dépôt

→ **Financement : 59% SMTC-AC** (pour les infrastructures bus, le dépôt, le matériel roulant) **et 41% Métropole** (pour l'aménagement espaces publics, les parkings relais)



→ **+ 9 M€/an** supplémentaires à partir de 2026 pour assurer l'offre de transport renforcée

donc impactés par la création des installations nécessaires), seront réaménagés afin de restituer (voire légèrement renforcer) les capacités de stationnement actuelles.

L'année 2021, et en particulier le 1^{er} semestre, a été marqué par une concertation approfondie. Du 11 janvier au 31 mars, un large dispositif de communication a été déployé pour informer les habitants et les inciter à participer à cette concertation préalable.



EN CHIFFRES

QUALITÉ DE LA DESSERTE DES TRANSPORTS EN COMMUN AU SEIN DU RESSORT TERRITORIAL DE SMTC-AC

	Aujourd'hui (réseau actuel)	En 2026 (réseau restructuré)
A proximité d'un arrêt de transport en commun (moins de 500m à pied des lignes fortes A,B et C et/ou moins de 300m d'une autre ligne)	134 000 logements 90 000 emplois	+ 600 logements + 1 100 emplois
dont à moins de 500m à pied d'un arrêt d'une ligne forte (lignes A,B et C)	Logements : 55% Emplois : 68%	Logements : 56% Emplois : 74%

La restructuration du réseau permettra de desservir quelques logements et emplois supplémentaires par rapport au réseau actuel. Certaines communes comme Pont-du-Château, verront leur niveau de couverture sensiblement amélioré. Mais c'est la progression du nombre de logements et d'emplois accessibles avec une ligne à haut niveau de service qui sera l'effet le plus marquant.

Les enseignements de cette concertation ont cependant conduit la Métropole et le SMTC-AC à poursuivre ou approfondir certaines études spécifiques :

- les études d'insertion et de circulation sur l'avenue de Royat à Chamalières, l'avenue Bergougnan et la rue de l'Oradou à Clermont-Ferrand et à Cournon-d'Auvergne afin d'améliorer les solutions présentées à la concertation et de répondre aux interrogations ou inquiétudes ;
- les études d'implantation des parkings-relais.

Il a également été décidé d'engager un dialogue continu avec l'ensemble des parties prenantes (comités ou conseils de quartier, associations, groupes constitués) pour continuer à améliorer le projet. Après un temps de dialogue supplémentaire, l'aménagement en site propre dans la traversée de Chamalières et Royat a été abandonné au profit d'un site banalisé et la position des terminus à Royat / Chamalières (ligne B) et à Durtol (ligne C) a été stabilisée.

Du point de vue opérationnel, les marchés de maîtrise d'œuvre sont en cours de passation. La maîtrise d'œuvre générale, celle du centre d'exploitation et de maintenance et celle du lieu de projet Renoux Ballainvilliers ont été attribuées (respectivement à INGEROP, Otéis et In Situ). Concernant le matériel roulant et le Système d'Aide à l'Exploitation et d'Information Voyageur (SAEIV), les procédures sont encore en cours, par la voie de 2 dialogues compétitifs.



RESTRUCTURATION DU RESEAU DE BUS

Le processus de restructuration du réseau a connu une première étape marquante avec la production au second semestre 2020 d'une première ébauche, appelée réseau « silhouette », de la physionomie des futures lignes du réseau. Ce réseau a été présenté lors des concertations préalables InspiRe entre janvier et mars 2021. Une partie significative des remarques et contributions apportées par la concertation a concerné cette ébauche (près d'1 sur 5). En complément, un premier travail de concertation plus étroit a été conduit avec les élus et techniciens de chaque commune au cours des mois de juin et juillet 2021, visant à recueillir des éléments qualitatifs liés aux besoins de déplacement (identification des points d'intérêt des communes, des principales destinations hors communes, des difficultés d'aménagement et des projets à venir sur les territoires). Les besoins exprimés par les communes, additionnés des apports de la concertation préalable ont permis de fixer des orientations complémentaires pour la restructuration du réseau.

Fin septembre 2021, une seconde version du réseau restructuré a été proposée. Cette version, affinée « à la rue », a intégré des réflexions qui ont émergé au cours des concertations. Cette nouvelle version du réseau a été présentée aux communes entre novembre 2021 et janvier 2022.

Ce travail itératif doit se poursuivre jusqu'à la production de la version finale, attendue au 1^{er} trimestre 2023.

EN CHIFFRES

PERFORMANCE DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS ACTUELS

	2019	2020*	2021*
Nombre de voyages par kilomètre	4,42	3,18	3,57
Vitesse commerciale des lignes T2C (en km/h)	17,01	17,18	17,11

*Les performances et la fréquentation du réseau ont été en 2020, et dans une moindre mesure en 2021, très fortement pénalisées par la crise sanitaire de la COVID-19 et les mesures de restriction associées (confinements, recours au télétravail...).

POUR LA SUITE...

- **Lignes BHNS B&C** : L'année 2022 sera principalement consacrée à la poursuite des études d'avant-projet (AVP) pour ce qui concerne les lignes et « les Allées du cardo », d'avant-projet sommaire (APS) et détaillé (APD) pour le centre d'exploitation et de maintenance. 2022 doit également voir se poursuivre un fort engagement sur les procédures réglementaires. L'enquête publique, conjointe pour la déclaration d'utilité publique, la modification des documents d'urbanisme et l'enquête parcellaire en constitueront le temps le plus fort. Enfin, le choix du matériel roulant et du SAEIV doit intervenir à l'issue des dialogues compétitifs en fin de 1^{er} semestre.
- **Restructuration du réseau** : La 3^e version attendue en fin de 2nd trimestre 2022, prévue pour intégrer les données issues des différentes études en cours (étude d'impacts, d'insertion et de circulation), devra également intégrer les enseignements des phases de concertation avec les communes menées en 2021 (concertation estivale et concertation hivernale).